Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Directorate

RAPPORT – NAV 53

Til:	Sjøfartsdirektør, assisterende sjøfartsdirektør, avdelingsdirektørene, distriktssjefene og delegasjonsmedlemmene.
Fra:	Delegasjonen v/Stemre
Dato:	31. august 2007
Komité:	IMO Sub-Committee on Safety of Navigation, 53rd session (NAV 53) 23. – 27. juli 2007

Den norske delegasjonen bestod av følgende:	Funksjon:
Seniorrådgiver Turid Stemre, Sjøfartsdirektoratet (Delegasjonsleder)	Plenum
Seniorrådgiver Tommy Sandtorv, Sjøfartsdirektoratet	Plenum/WG 2
Overingeniør Sonje Hillersøy, Sjøfartsdirektoratet	Plenum/WG 2
Overingeniør Elisabeth Juel Ramos, Sjøfartsdirektoratet	Plenum/WG 2
Senioringeniør Sigmund A.A. Breivik, Sjøfartsdirektoratet	Plenum/WG 3/WG 2
Rådgiver Ingunn Hestnes, Nærings- og handelsdepartementet	Plenum
Førstekonsulent Arild Gjelsvik, Fiskeri- og kystdepartementet	Plenum/WG 3
Seniorrådgiver Henriette Nesheim, Fiskeri- og kystdepartementet	Plenum/WG 3
Regiondirektør John Erik Hagen, Kystverket	Plenum/WG 3
Sjefsingeniør Bjørn Erik Krossnes, Kystverket	Plenum/WG 1
Nautisk ingeniør Arve Lepsøe, Det norske Veritas	Plenum/WG 2
Forskningsingeniør Magnus Eide, Det norske Veritas	Plenum
Seksjonsleder Rune Karlsen, Norges Rederiforbund	Plenum/WG 3

Følgende arbeidsgrupper ble nedsatt under sesjonen:

WG 1: Ships' routeing (Agendapunkt 3)
WG 2: Technical Working Group (Agendapunkt 4, 7, 9, 11, 18 og 21(ECDIS performance standard)
WG 3: E-navigation (Agendapunkt 13

En rekke splintergrupper sprang ut fra Technical Working Group. Norge var representert i alle.

OPPFØLGING:

Punkt i rapport	Oppgave	Kommentarer	Ansvarlig
b)	Brief MSC 83		TBS
c)	Brief MSC 83	Kun agenda 3,4,5,8,9,10 og 11	TBS
c)	Delta i korrespondansegruppe	I samarbeid med DNV	TBS/last
d)	Brief MSC 83		TBS
f)	Utarbeidelse av dokument for oversendelse til NAV 54	Vi har fått en kontaktperson i Nederland for om mulig å løse uoverensstemmelser forut for NAV 54	SAAB/TBS
h)	Brief MSC 83		TBS
i)	Brief MSC 83		TBS
k)	Delta i korrespondansegruppen	I samarbeid med Kystverket	SAAB
l)	Brief MSC 83. Mulig innspill til NAV 53		TBS

1. INNLEDNING

Det ble avholdt forberedende møte for delegasjonen 17. juli 2007.08.28

Det ble opprettet følgende arbeidsgrupper under sesjonen:

- WG 1: Ships' routeing Working Group
- WG 2: Technical Working Group
- WG 3: E-Navigation Working Group

Det ble opprettet følgende draftinggrupper under sesjonen:

- DG 1: Guidelines on the control of ships in an emergency
- DG (uformell): Draft SN Circular on Maintenance of ECDIS software

Det ble opprettet en rekke splintergrupper under WG 2. Norge var representert i alle de ulike splintergruppene. Norge prioriterte ikke draftinggruppene, da disse kun skulle flikke på plenumsavgjørelser. Med hensyn til Guidelines on the control of ship in an emergency, ble plenum omgjort til arbeidsgruppe og retningslinjene gjennomgått punkt for punkt.

2. OPPSUMMERING

En av de viktigste sakene for Norge var agendapunkt 14, Development of carriage requirements for ECDIS. Her har Norge de senere årene, delvis i samarbeid med Danmark, Sverige og Finland gjort en rekke analyser, og vi mente nå å ha et velfundamentert forslag på bordet. Det virket imidlertid som det var forhåndsbestemt at det ikke skulle tas noen avgjørelse på dette møtet da dato for ferdigstillelse avarbeidet ikke er før neste år. Våre dokumenter tas opp igjen på neste møte. Diskusjonen vil gå på anvendelse av kravet og implementeringsdatoer. At ECDIS blir obligatorisk gjennom SOLAS ser ut til å få flertall.

INS-standarden ble ferdigstilt på denne sesjonen. Norge er ikke helt fornøyd med denne standarden og mente at en med fordel kunne behold den på agendaen ytterligere ett år. Med hensyn til IBS, fortsetter arbeidet under ny tittel (forutsatt godkjennelse av MSC):"Development of guidelines for IBS, including performance standards for Bridge alert management. Dette kan åpne for at det blir lettere å få gjennomslag for vår oppfatning om at Bridge alert management er viktig også for skip som ikke har INS.

Arbeidet med en funksjonsstandard for navigasjonslys, kontroller og tilhørende utstyr ble ferdigstilt. Standarden er basert på et norsk forslag og det ble små endringer i forhold til hva vi tidligere har foreslått.

Arbeidsgruppen for Ships' routing behandlet bl.a. et forslag fra Brasil om utvidelse av sikkerhetssonen rundt rigger i Brasil. Forslaget fikk liten støtte, men det ble foreslått at en generelt burde se på retningslinjer for hvordan utvidelse av sikkerhetssoner kan bli evaluert. Dette krever forslag om nytt punkt på arbeidsprogrammet fra en medlemsstat. Skulle et slikt forslag komme, bør Norge involvere seg i arbeidet, da det vil kunne få betydning for våre oljeinstallasjoner.

Retningslinjer for skip i nød ble ferdigstilt. Norge var ikke helt samstemt med Kommisjonen på dette agendapunktet, men etter noen samtaler i pauser, kom vi fram til en løsning alle parter kunne leve med. Retningslinjene er følgelig ikke i konflikt med norsk praksis på området.

Kun agendapunkt 3, 4, 5, 8, 9, 10 og 11 vil bli behandlet på MSC 83. Resten behandles på MSC 84.

3. GJENNOMGANG AV DE ENKELTE PUNKTER PÅ AGENDAEN.

a) Decisions of other IMO bodies (Agendpunkt 2).

Sekretariatet informerte om beslutning tatt på NAV 53 om endringer i koden for implementering av obligatoriske IMO instrumenter. Det ble videre orientert om at FSI har ferdigstilt revisjonen av koden inkludert forslagene fra NAV 53 og at utkastet skal sendes MEPC 56 og MSC 83 for godkjenning før oversendelse til Assembly 25 for endelig godkjennelse (adoption).

Underkomiteen ble også gjort oppmerksom på Council's påminnelse om at eventuelle forslag til endringer i resolusjon A.974(24) "Framework og procedures for the Voluntary IMO member State Audit Scheme" skal sendes direkte til Council for behandling.

b) Routing of ships, ship reporting and related matters (Agendapunkt 3).

Det var en rekke dokumenter til behandling under dette agendapunktet.
Dokumentene ble inndelt og behandlet som følger:

1. nye trafikkseparasjonssystemer,
2. endringer og tillegg til eksisterende trafikkseparasjonssystemer,
3. andre rutetiltak enn trafikkseparasjonssystemer, og
4. påbudte skipsrapporteringssystemer.

Norsk posisjon: Norge hadde kun mindre kommentarer og ingen innvendinger til forslagene i de innsendte dokumentene. Med hensyn til dokument fra Brasil og forslag om utvidelse av sikkerhetssonene rundt enheter som utgjør et oljeproduksjonssystem er det ingen praksis fra tidligere, og dette kan skape diskusjon.

Utfall:
1) *Følgende nye trafikkseparasjonssystemer ble godkjent:*

- "Maas North-West" forming part of the routeing system "In the Approaches to Hook of Holland and at North Hinder"
- On the approaches to the Polish ports in the Gulf og Gdańsk
- Off the southwest coast of Iceland

Følgende ble ikke godkjent som TSS:

Galapagos Area to be Avoided (ATBA) and PSSA

Underkomiteen var enig i målsettingen med framlegget og i behovet for å beskytte Galapagos, men ikke i at et TSS var det mest passende tiltaket. Derimot ble "recommended tracks" gjennom Galapagos ATBA som var påbudt betinget av anløp av Galapagos gjennom PSSA området approbert. Beskrivelsen av dette tiltaket ble utarbeidet av Ecuador under møtet med støtte fra USA. Dvs. det var USA som presenterte det endelige resultatet.

2) Følgende endringer og tillegg til eksisterende trafikkseparasjonssystemer ble godkjent:

- Amendments to the "Mandatory route for tankers from North Hinder to the German Bight and vice versa" and to related traffic separation schemes "Off Texel", "Off Vlieland",

Vlieland North and Vlieland Junction", "Terschelling-German Bight" and "German Bight western approaches"

- Amendments to the existing Traffic Separation Scheme "In the Approaches to Hook of Holland and at North Hinder"

- Amendments to the existing Traffic Separation Scheme "In the Sound"

- Amendments to the existing Traffic Separation Scheme "In the Approaches to Chedabucto Bay"

- Amendments to the existing Traffic Separation Scheme "In the Strait of Dover and Adjacent Waters"

3. *Følgende andre rutetiltak enn trafikkseparasjonssystemer ble godkjent:*

- Amendment and expansion of the six existing Areas to be Avoided "In the Region of the North-West Hawaiian Islands".
  (MEPC 56 godkjente, i prinsippet, fastsettelsen av "Papahãnaumokuãkea Marine National Monument" som et PSSA område. Endelig fastsettelse vil først bli tatt etter godkjennelsen av de foreslåtte assosierte beskyttende tiltakene på NAV 53 og vedtak av MSC 83.)

- Amendment to the Deep-water route leading to Europoort.

- Amendment to the Area to be Avoided "At Maas centre" and "At North Hinder junction Point".

- Recommendations on navigation to the Polish ports through the Gulf of Gdańsk traffic area.

- Establishment of new two-way route – Off the southwest coast of Iceland.

- Establishment of Areas to be Avoided – Off the south and southwest coast of Iceland.

- Amendments to the Recommendation on navigation through the entrances to the Baltic Sea.
  (Selv om de foreslåtte endringene ikke vedrørte anbefalingene om bruk av los tok Finland opp at Danmark opptrådte som om det ikke var anbefalinger men påbud om bruk av los i beltene. I dette lå det at kapteiner med lang erfaring fra dette farvannet etter Finlands syn kunne gå uten los.)

- Establishment of new mandatory No Anchoring Areas on Sharks Bank and Long Shoal.

- Establishment of a seasonal Area to be Avoided "In Roseway Basin, South of Nova Scotia".

- Amendments to the northerly and southerly limits of the Sandettie Deep-Water route and an amendment to the position of the Foxtrot 3 station.

- Amendments to the Recommendations on Navigation through the English Channel and the Dover Strait.

- Amendments to the Deep-Water Route "North-east of Gedser".
  (Russland påpekte at det ikke var noen informasjon vedr. "under keel clearance" for

dypvannsruten. Forslagsstillerne opplyste om at det etter deres syn var opp til kapteinen å bestemme hvilket dypgående som var forenlig med sikker sjøtrafikk. Ved bestemmelse av ”under keel clearance” skulle kapteinen bl.a. vurdere økt dybde som følge av grunt-vannseffekt, virkningen av at skipet la seg over ved kursendring, endringer av vannstand som følge av tidevann og meteorologiske forhold, bølger og dønning, vannets tetthet med mer. Danmark og Tyskland vil legge fram forslag til felles retningslinjer for slike vurderinger til NAV 54)

Når det gjaldt forslag om “Establishment of an Area to be Avoided and modifications to the breadth of the Safety Zones around Oil Rigs located off the Brazilian Coast – Campos Basin”, ble kun area to be avoided godkjent. Flere medlemsland hadde betenkeligheter og var ikke enig i utvidelsen av sikkerhetssonene, når en tok i betraktning at det ikke var noen etablerte prosedyrer og retningslinjer med hensyn på å beslutte den foreslåtte utvidelsen. UK fremholdt at enhver kyststat som regulerte offshore innretninger skulle følge anbefalingene om sikkerhetssoner og sikker sjøtrafikk som gitt i resolusjon A.671(16), og viste for øvrig til artikkel 60.5 i UNCLOS.

Brasil ba istedenfor medlemslandene om å inkludere en anbefaling i nautiske publikasjoner om at, dersom det var nødvendig for et skip å gå inn i ATBA området, om å ikke gå nærmere faste eller halvt nedsenkbare plattformer og offshore terminaler enn en nautisk mil og FPSOer og dynamisk posisjonerte plattformer enn 2 nautiske mil.

Underkomiteen diskuterte arbeidsgruppens anbefaling om at det burde bli etablert et ”high priority work item” vedr. utvikling av retningslinjer, prinsipper og standarder for hvordan utvidelse av sikkerhetssoner utover 500 meter, som det er lagt til rette for i UNCLOS, kan bli evaluert. Formannen påpekte at det prosedyremessig ikke lot seg gjøre å oversende et slikt forslag fordi ”justification for a new work item” ikke var utarbeidet. Et eventuelt forslag om dette må eventuelt fremmes til MSC av et eller flere land i fellesskap.

Som en kuriositet kan nevnes at det ble diskutert om dette i det hele skulle omtales i referatet, og formannen syntes lite innstilt på det. En intervensjon fra USA ga til resultat at diskusjonen om dette fortsatt skal reflekteres i referatet, om enn i en noe omarbeidet form. Det var USA som først og på prinsipielt grunnlag ga uttrykk for innvendinger til etablering av utvidede av sikkerhetsoner, og USA intervenerte om at diskusjonen om dette måtte fremgå av referatet.

Ikrafttredelse av nye og endrede TSS og andre rutetiltak:

Nye trafikkseparasjonssystemer og andre rutetiltak nevnt over vil bli implementert kl. 00:00 UTC 6 måneder etter vedtak i Maritime Safety Committee.

Mulig oppfølging:
Forholdene i ”Campos Basin” synes like de som er på norsk sokkel og ellers i Nordsjø-området. Selv om Norge til dette møtet hadde en posisjon som tilsa ”support – in general” til framlegget fra Brasil, bør vi se nærmere på denne problemstillingen, eventuelt avklare denne nærmere med naboland, etc.

4. *Følgende påbudte skipsrapporteringssystemer ble godkjent:*

- New recommendatory/mandatory ship reporting system for the Papahãnaumokuãkea Marine National Monument

- New mandatory ship reporting system “On the approaches to the Polish ports in the Gulf of Gdańsk”

- New mandatory ship reporting system “Off the south and southwest coast of Iceland

- Amendments to the existing mandatory ship reporting systems "Off Ushant", "Off Les Casquets" and "Dover Strait/Pas de Calais"

Ikrafttredelse av påbudte skipsrapporteringssystemer:

De nye og endrede skipsrapporteringssystemene vil bli implementert kl. 00:00 UTC 6 måneder etter vedtak i Maritime Safety Committee.

Øvrige diskusjoner:

Landene ble nok en gang minnet om behovet for løpende å vurdere vedtatte påbudte skipsrapporteringssystemer med hensyn på revisjon. Disse systemene kan innebære en uhensiktsmessig belastning for sjøfarende, og landbasert AIS kan gjøre flere av dem overflødige i sin nåværende form. Samtidig ble det nevnt at en verbal kontakt med sjøfarende kan være av verdi når et skip går inn i eller ut av et rapporteringsområde. Selv om AIS er et viktig verktøy, er det ikke alltid en passende erstatning for "voice to voice" kommunikasjon mellom skipets bro og en landbasert myndighet.

I WG 1 ble dette spørsmålet spesielt diskutert etter en intervensjon fra Iran da skips-rapporteringssystemer ble behandlet, herunder USAs framlegg vedr. rapporteringssystem for "Papahãnaumokuãkea Marine National Monument." Iran viste til det som ble hevdet å være mindre gode erfaringer fra transitt i europeiske farvann og gjennom kanalen.

For beskrivelse av framleggene som er approbert av NAV 53, se vedlegg til NAVs rapport til Maritime Safety Committee.

c) Review of performance standards for INS and IBS (Agendpunkt 4)

Under NAV 52 ble det satt ned en korrespondanse gruppe som fikk i oppgave å utvikle utkast til en revidert "performance standards" for Intergrated Navigation Systesms (INS) inkludert en "alert management" modul. Gruppen skulle videre utarbeide revidert performance standards for Intergrated Bridge Systems (IBS) samt retningslinjer for anvendelse av "Bridge Resource Management" (BRM) krav (SOLAS regel V/15) i INS og IBS.

Norsk posisjon:

- Støtte korrespondansegruppens forslag til INS performance standards under forutsetning av at den videreutvikles på en tilfredsstillende måte.
- Skille ut bridge alert management-modulen (BAM) da denne også kan være nyttig for fartøy uten INS.
- Støtte forslaget til liste over faktorer som skal adresseres i det framtidige arbeidet med IBS.
- Støtte at retningslinjer for BRM (SOLAS V/15) benyttes som innspill til utvikling av standarder.

Utfall:
Underkomiteen noterte seg at den reviderte INS standarden kun omfatter store integrerte systemer og følgelig ikke gjeldende for mindre integrerte systemer som for eksempel ECDIS integrert med "Track Control" og godkjente utkast til MSC resolusjon "Performance standards for INS".

Norges forslag om å skille ut bridge alert management modulen fikk i utgangspunktet begrenset støtte og det ble uttalt at modulen i seg selv står på egne ben og således kan benyttes for skip uten INS.

Imidlertid ble resultatet at det ble besluttet at det er mer hensiktsmessig å håndtere de foreslåtte IBS emnene i retningslinjer enn i performance standards, da retningslinjer er mer rundt formulert. ”Bridge alert management” derimot, ble besluttet utarbeidet som performance standards.

Arbeide med revisjon av IBS og utvikling av et modellkonsept for fremtidige revisjon av individuelle performance standarder forsetter i korrespondansegruppen som ble gjenopprettet.

NAV ber MSC 83 om utsettelse med ferdigstillelse av dette arbeidet fram til 2009 under ny heading, ”Development of guidelines for IBS, including performance standards for BAM”.

Oppfølging:
Brief MSC 83 samt deltagelse i korrespondansegruppen på IBS og BAM.

d) Evaluation of the use of ECDIS and ENC development (Agendapunkt 5)

Dette agendapunktet omhandler primært informasjon om tilgjengelighet av elektroniske kart og er knyttet opp mot agendapunkt 14, Development og carriage requirements for ECDIS.
I tillegg ble sirkulære om forskjeller mellom RCDS og ECDIS behandlet, samt forslag om å utgi et SN sirkulære om vedlikehold av ECDIS software. Med hensyn til sirkulære om vedlikehold av ECDIS software, påpekte Norge at slik er formulert i paragraf 3 kan det leses som at også ”hardware” må skiftes ut dersom eksisterende hardware ikke kan ”lese” nye oppdateringer. Ingen andre delte vår bekymring.
IHO informerte om progresjonen i arbeidet med å utvikle en online databank over elektroniske kart. IHO forpliktet seg videre til å ha en tilfredsstillende dekning, tilgjengelighet, konsistens og kvalitet av elektroniske kart innen 2010. Det ble likevel stilt spørsmål ved muligheten av dette ut fra kostnads- og ressurskrav. IHO forsikret underkomiteen om at de ville tre støttende til dersom kyststater trengte assistanse i utvikling av elektroniske kart.

Norsk posisjon:
Støtter utgivelse av begge sirkulærene, med forbehold som nevnt over.
Støtter IHOs konklusjon om at det vil være tilstrekkelig tilgjengelighet av elektroniske kart før et eventuelt bindende krav om ECDIS vil tre i kraft.

Utfall:
Begge sirkulærene oversendes MSC 83 for endelig godkjennelse.
Informasjonen fra IHO ble notert og evaluering av bruken av ECDIS og ENC slettes fra underkomiteens arbeidsprogram forutsatt godkjennelse fra MSC.

Oppfølging:
Brief MSC 83.

d) Carriage requirement for a bridge navigational watch alarm system (Agendapunkt 6)

Brovakt alarmsystem er kommet på agendaen etter forslag fra Danmark. Til tross for at forslaget fikk overveldende støtte, bl.a. fra Norge, besluttet formannen å avvente til neste sesjon med å ta den endelige avgjørelsen. Diskusjonen på neste møte vil primært gå på anvendelsesbestemmelsene. Norge ga uttrykk for at de støttet Danmark i at krav til brovaktalarm bør gjelde alle passasjerskip og lasteskip over 150 tonn. Det ble gjort klart bl.a. fra Norge at et krav til brovakt alarmsystem ikke skal innvirke på fastsettelse av bemanning, noe formannen bekreftet i sin oppsummering.

e) Development of guidelines for the installation of shipborne radar equipment (Agendapunkt 7)

Etter forslag fra Norge satte MSC 80 ”Development of guidelines for the installation of ship borne Radar” på agendaen til NAV 52 (se MSC 80/21/4). Konkrete innspill til NAV 53 ble etterspurt.
Norges fulgte oppfordringen, og sendte in forslag til retningslinjer til NAV 52. Saken gikk videre til NAV 53, der Tyskland la fram en revidert versjon av det norske forslaget. I det reviderte forslaget inngår blant annet krav til dokumentasjon, plassering i forhold til master / andre hindringer, blindsektorer/ range, interaksjon med sjø, kabler, jording, nødstrøm, plassering av display og kontroller, samt initialt oppsett av radar. Det reviderte forslaget fra Tyskland inneholdt en del endringer sammenlignet med det forslaget Norge la frem på NAV 52. Noen av endringene mente Norge burde drøftes nærmere, blant annet forslaget om å fjerne de punkter som omhandler plassering av antenner på skip med 2 eller flere radaranlegg.

Norsk posisjon:
Norge støttet forslaget tilretningslinjer underforutsetning av at retningslinjer for plassering av antenner på skip med 2 eller flere radaranlegg ble inntatt.

Utfall:
Utkast til SN sirkulære ”Guidelines for the installation of shipborne radar equipment”, inkludert Norges forslag om plassering av antenner på skip med 2 eller flere radaranlegg, ble vedtatt oversendt MSC 84 for endelig godkjenning.
Arbeidet er ferdig og styrkes fra arbeidsprogrammet forutsatt godkjenning av MSC 83.

f) Amendments to COLREGs Annex I related to colour specification og lights.

Saken er kommet på agendaen etter forslag fra Norge, men møtte uventet hard motstand fra spesielt Nederland under forrige sesjon. Sett fra vårt ståsted, er dette en ren opprydding ettersom lyskoordinatene som er oppgitt i COLREG Annex I, ikke lenger stemmer med lyskoordinatene i standarden det henvises til i COLREG. Dette skyldes at standarden er blitt revidert. Norge opprettholdt sitt forslag, men Nederland var like steile. Det ble igjen etterlyst FSA og kost/nytte analyser.

Utfall:
Norge ba om ett års utsettelse med ferdigstillelse av arbeidet og lovet å sende inn et dokument til neste møte.

Oppfølging:
Utarbeidelse av dokument for oversendelse til NAV 54

g) ITU-matters, including radiocommunication ITU-R study group 8 matters (Agendapunkt 9)

Den internasjonale telekommunikasjonsunionen ITU (International Telecommunication Union) har fra utstyrsprodusenter mottatt – og videremeldt til IMO (NAV 52)- bekymringsrapport om uoverensstemmelser mellom IMOs SN/Circ.236 og ITU-R M.1371-1, spesielt med hensyn til duplisering og re-nummerering av meldinger. Det har rådet forvirring om hvilke retningslinjer som skal følges.

Sekretariatet informerte at revidert utgave av ITU-R M.1371-1 er godkjent av ITU-R Study group 8. Retningslinjene skulle derved være harmonisert.

Sekretariatet informerte videre at revidert utgave av ITU-R M.824-2 om tekniske parametere for RACON (radar beacons) er godkjent av ITU-R Study group 8.

I forbindelse med deling av radarbandet, er det behov for å etablere beskyttelsesrutiner for de forskjellige aktiviteter i radarbandet. Det var enighet om at tiden er moden for å utarbeide et MSC-sirkulære om sikkerhetsmarginer for beskyttelse av radarsystemer som foreslått av UK. Dersom ”band-sharing” blir vedtatt er det er behov for ”safety margin” for å beskytte de forskjellige typer operasjoner.

Norsk posisjon:
Norge støtter utgivelse av sirkulære.

Utfall:
Forslag til MSC-sirkulære om sikkerhetsmarginer for å beskytte radarsystemer ble utarbeidet og oversendes MSC 83 for godkjenning. Underkomiteen fant det ikke nødvendig å oversende sirkulæret til ”radio regulatory authorities”.

h) Guidelines on the control of ships in an emergency (Agendapunkt 10)

Bakgrunnen for dokumentforslaget er behovet for klare og tydelige retningslinjer for ulykkeshåndtering blant IMO’s medlemsstater for alle uønskede hendelser til sjøs der liv og helse ikke er involvert.

Bahamas i samarbeid med The International Salvage Union (ITU) hadde, som lovet, utarbeidet et revidert forslag til retningslinjer.
Formannen var tydelig bestemt på å avslutte arbeidet under sesjonen, så plenum ble omgjort til arbeidsgruppe, og gikk gjennom retningslinjene punkt for punkt. Blant annet ble forslag fra Kommisjonen tatt inn. Her fikk Norge et problem, da et av forslagene fra kommisjonen var i konflikt med norsk praksis, men vi fikk til et kompromiss som rettet på dette.

Norsk posisjon:
Støttet retningslinjene slik de ble da de ikke er i konflikt med norsk praksis.

Utfall:
Retningslinjene ble besluttet oversendt MSC 83 for endelig godkjennelse.
Arbeidet er ferdig og slettes fra arbeidsprogrammet forutsatt godkjennelse fra MSC.

Oppfølging:
Brief MSC 83

i) Development of performance standards for navigation lights, navigation light controllers and associated equipment (Agendapunkt 11)

Etter forslag fra Norge, satte MSC 80 “Development of Performance Standards for Navigation Lights, Navigation Light Controllers and associated equipment” på agendaen for NAV 52.

Under diskusjonen ble det besluttet å forholde seg til en fartøylengde på 50 m, fordi dette er en standard som er knytte opp mot sjøveisreglene der denne lengden er vesentlig i forhold til å skille mellom små og store skip.

Det skal i tillegg utvikles en standard (IEC er invitert til å gjøre dette) interface slik at Navigasjonslyskontroll (NLC) skal ha mulighet til å kommunisere med andre navigasjons- og kommunikasjonssystemer, dvs. det innføres et krav til at NLC skal ha en standardisert interface,

men det innføres ikke krav til at NCL faktisk skal være koblet opp mot annet navigasjons- og kommunikasjonsutstyr (for eksempel VDR, AIS etc.)

Under behandling av dette agendapunkt i plenum, påpekte representant fra EU at europeisk standard EN 14744 ”on navigation lights of sea-going and inland navigation vessels” allerede var blitt godkjent i EU. NAV ”sub committee” har under utvikling av den overnevnte MSC resolusjon prøvd å harmonisere disse standardene for å unngå konflikt mellom disse og dermed skape problemer for skips industri og fabrikanter. Representanten fra EU ønsket å undersøke dette nærmere, og ville muligens komme tilbake med flere kommentarer ved MSC 83.

Norsk posisjon:
Støtter utarbeidelse av ”Performance standard”.

Utfall:
Utkast til MSC resolution “Adoption og performance standards for navigation lights, navigation light controllers and associated equipment” ble besluttet oversendt MSC 83 for endelig godkjenning. Arbeidet er ferdig og slettes fra arbeidsprogrammet forutsatt godkjennelse av MSC.

Oppfølging:
Brief MSC 83.

j) World-wide radionavigation system (Agendapunkt 12)

Underkomiteen gjenopptok vurderingen om en mulig samarbeidsavtale med IEC Technical Committee 80, Working Group 4A, om å ta hensyn til høy elektromagnetisme i omgivelsene ved utarbeidelse av standarder for radio- og navigasjonsutstyr.

Det var ingen nye dokumenter og en fant det derfor ikke nødvendig å utarbeide en samarbeidsavtale på det nåværende tidspunkt. Saken beholdes på arbeidsprogrammet og medlemmene ble oppfordret til å sende inn informasjon til neste møte.

k) Development of an E-navigation strategy (Agendapunkt 13)

Japan, Marshall Islands, Netherlands, **Norway,** Singapore, United Kingdom og USA har foreslått (MSC 81/23/10) å om å utvikle en bred strategisk visjon for utvikling av ny navigasjonsteknologi. Den nye teknologien forutsettes kompatibel med den teknologi som benyttes i eksisterende systemer. Hensikten er å utvikle nøyaktige, sikre og kosteffektive globale navigasjonssystemer, hvor både ny og gammel teknologi er inkludert og som kan benyttes av alle typer skip, uansett størrelse.

COMSAR 11 har bedt om at utviklingen av e-navigasjon må være basert på brukerbehov og ikke på hva som kan produseres. Standarder og operasjonsmodus må utarbeides for utstyr som installeres om bord. Programvare i operativsystemer må følge formelle kontroll-prosesser for å sikre at alle elementer i et e-navigasjonsystem vil fungere på den mest effektive måte. COMSAR 11 mente (mener) også at SAR (search and rescue), datakommunikasjon og GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System) er områder som må inkluderes i fremtidig e-navigasjon.

Norsk posisjon: Norge støtter utfallet av arbeidet så langt og det er viktig at arbeids- og korrespondansegrupper får fortsette arbeidet.

Utfall:

Enighet om ny definisjon:

”E-navigasjon betyr harmonisert samling, integrering, utveksling, presentasjon og analyse av maritim informasjon om bord og på land, gjennom elektroniske hjelpemidler, for å styrke havn-til-havn-navigasjon og beslektede tjenester, sikkerhet til sjøs og beskyttelse av det marine miljø”.

Enighet om kjerneobjekter i e-navigasjon

Kjernen i et e-navigasjonskonsept som benytter datafangst, kommunikasjon, prosessing og presentasjon bør være:

1. sikker navigasjon, under hensyntagen til informasjon om navigering og risiko, samt hydrografisk og meteorologisk informasjon.
2. trafikkstyring fra land når dette er nødvendig,
3. kommunikasjon, inklusive skip-skip, skip-land, land-skip, land-land datautveksling, samt utveksling med andre brukere,
4. muligheten for å forbedre effektiviteten i transport og logistikk,
5. effektiv håndtering av SAR (search and rescue)-tjenester og andre eventualtiteter,
6. definerte nøyaktighetsnivåer hvor integritet og kontinuitet er tilpasset et sikkerhets-kritisk system,
7. integrere og presentere informasjon om bord og på land gjennom ”interface” som maksimerer sikker navigasjon og minimerer risiko og forvirring eller mistolking.
8. integrere og presentere informasjon om bord og på land, slik at brukeren kan håndtere arbeidsbyrden og samtidig være motivert og engasjert,
9. inkorporere krav om brukeropplæring og ”bli-kjent-med-utstyret”, gjennom hele utviklings- og implementeringsprosessen,
10. lette tilgangen til global dekning, gjennomførte standarder og arrangementer og gjensidig kompatibilitet og samspillevne i utstyr, systemer, symbolikk og operasjonelle prosedyrer, for å unngå konflikter mellom brukere, og
11. gjøre de forskjellige systemene tilgjenglig for alle potensielle maritime brukere.

Nøkkelfunksjoner i e-navigasjon

1. Om bord:
   navigasjonssystemer som mottar input fra skipets sensorer gjennom standard brukergrensesnitt (interface) og kan håndtere sikkerhetssoner og alarmer. Kjerneelementene i et slikt system vil være elektronisk posisjonering, elektroniske kart (ENC) og funksjoner som kan redusere betjeningsfeil (human error) og aktivt engasjerer den maritime bruker i prosessen med navigasjon.

2. På land:
   forvaltning/styring av skipstrafikk med sine relaterte tjenester, forsterket gjennom bedre regelverk, koordinering og utveksling av data i formater som er lett forståelige og som benyttes av landbaserte operatører,

3. Kommunikasjon:
   en infrastruktur som gir sømløs (seamless) informasjon om bord, mellom skip, mellom skip og land og mellom landbaserte forvaltninger og andre inkluderte instanser.

Det var enighet om at dette er forventninger mer enn resultater.

Systemkonstruksjon

Det er foreslått flere forslag til e-navigasjonskonstruksjon, uten at det er tatt stilling til hvilken. Det viktigste i denne fasen er å basere systemet på brukerkrav.

Brukerkrav
Brukerkravene skal vurderes og utvikles videre. UK, IALA og IFSMA arbeider med å utvikle metoder for å identifisere brukere og deres behov. Korrespondansegruppen bes fortsette arbeide med å identifisere brukerbehov.

Gap-analyse for e-navigasjon
Det er for tidlig å utvikle en gap-analyse før brukerkravene er på plass.

Identifikasjon av essensielle funksjoner i e-navigasjon, basert på maritime hendelser
Det må utvikles metoder for å unngå kollisjoner.

Redundans i posisjonssystemer
Det er behov for et "back-up"-system til satellittnavigasjon (GNSS) for å redusere sårbarheten. Et internasjonalt system som gir posisjon og tid, uavhengig av satellitt-informasjon må utarbeides.

Introduksjon og bruk av AIS og "Aid to Navigation" (AtoN)
IALA vil sende ytterligere informasjon til NAV 54.

Flytting fra tradisjonelle navigasjonshjelpemidler (AtoN) til faktiske navigasjonshjelpemidler
Hensikten med e-navigasjon er å redusere navigasjonsfeil og derved forhindre ulykker og forurensning. Tradisjonelle navigasjonshjelpemidler vil nødvendigvis ikke forsvinne straks e-navigasjon er ferdigutviklet.

Revidert "terms of reference" for korrespondansegruppen om e-navigasjon
Korrespondansegruppen ble re-etablert under ledelse av UK

Korrespondansegruppen for e-navigasjon skal:
1. identifisere alle potensielle brukere av e-navigasjon,
2. definere brukernes behov for e-navigasjon,
3. vurdere om andre maritime instanser og interessegrupper skal konsulteres,
4. arbeide videre med å utvikle andre aspekter som har med strategisk visjon for e-navigasjon å gjøre.

For å få til en helhetlig tilnærming til e-navigasjon, skal korrespondansegruppen utvikle en strategisk visjon, under hensyntagen til:
- brukeridentifikasjon,
- brukerkrav,
- bruker-tjenester,
- identifikasjon av eksisterende systemer,
- systemkrav,
- gap-analyse,
- kostanalyse,
- systemarkitektur

Korrespondansegruppen skal sende dokument til COMSAR 12, med spesifikke spørsmål og forberede rapport til NAV 54. COMSAR 12 skal holdes oppdatert om utvikling og fremgang av e-navigasjonsstrategi.

Oppfølging:
Delta i korrespondansegruppen.

l) Development of carriage requirements for ECDIS (Agendapunkt 14)

Norge har over flere sesjoner jobbet for å få inn obligatorisk krav til ECDIS i SOLAS. Det har vært liten motstand mot innføring av kravet for passasjerskip, men for lasteskip, og spesielt små lasteskip har motstanden vært større. Det er også blitt reist spørsmål om det er tilstrekkelig ENC dekning til at et slikt krav er relevant. Siden forrige sesjon, har Norge i samarbeid med Danmark, Finland og Sverige gjennomført en studie på ENC-dekning globalt, og en FSA på kost/nytte effekten av ECDIS på lasteskip og tankskip. Studien viser at det er tilstrekkelig ENC-dekning i kystfarvannene og at ECDIS er et kostnadseffektivt risikoreduserende tiltak også for lasteskip og tankskip. På bakgrunn av disse studiene forslo Danmark, Sverige Norge og Finland konkrete endringer til SOLAS regel V/19:

ECDIS skal være obligatorisk for:

- alle passasjerskip over 500 tonn (eksisterende skip skal møte kravet innen 1/7-2011)
- nye tankskip over 500 tonn
- eksisterende tankskip over 3,000 tonn innen 1/7-2012
- nye lasteskip over 3,000 tonn
- eksisterende lasteskip over 10,000 tonn innen 1/7-2013

Japan hadde sendt inn et motforslag om at ECDIS skal være obligatorisk for alle skip over 10.000 tonn med implementering 3 år etter ikrafttredelse for eksisterende passasjer- og tankskip og 5 år etter ikrafttredelse for eksisterende skip som ikke er passasjer- eller tankskip.

På tross av de framlagte resultatene om ENC-dekning, som ble støttet av IHO og delvis Russland, og kostnytteverdien av ECDIS mener fremdeles en del administrasjoner at det ikke er tilstrekkelig ENC-dekning til å rettferdiggjøre obligatoriske krav til ECDIS og stilte spørsmål ved kost/nytten og hvorvidt papirkart plutselig var utrygge. Likevel var et flertall for innføring av krav, men det er uenighet om anvendelsen av kravet. Av de som uttalte seg gikk 13 administrasjoner mot krav, 15 administrasjoner støttet krav til til ECDIS (21 inkludert forslagsstillere) hvorav 12 støttet D/F/N/S forslag (16 inkludert forslagsstillere).

Russland redegjorde for et interessant studie de har gjennomført. Den gikk i korthet ut på måling av stressfaktorer under navigering med og uten ECDIS. Resultatet var at med ECDIS var det en pulsreduksjon på 10-12% og nøyaktigheten i navigeringen var mye bedre. Rapport fra studien vil bli sendt inn til neste møte.

Utfall: Det kunne virke som om formannen hadde bestemt seg for ikke å ta noen avgjørelse på dette møtet (dato for ferdigstillelse av arbeidet er 2008), så det ble invitert til ytterligere innspill til neste sesjon.

Oppfølging:
Brief MSC 83.
Mulig innsendelse av kommentardokumenter avhengig av innsendelser fra øvrige medlemsland.
(IHO vil holde en presentasjon under NAV 54 for å dokumentere ENC-dekning.)

m) Guidelines for uniform operating limitations of hig speed craft (Agendapunkt 15)

Til dette agendapunktet hadde Royal Institution of Naval Architects (RINA) et dokument som identifiserer de områdene relatert til navigasjon de mener bør inngå i fastsettelse av operasjonsbegrensninger.

Norsk posisjon:
Disse retningslinjene retter seg mot administrasjoner og en må skille mellom retningslinjer for fastsettelse av operasjonsbegrensninger og retningslinjer for fører.

Utfall:
Det ble oppfordret til å sende innspill direkte til DEs korrespondansegruppe eller NAV 54.

n) Guidelines on the layout and ergonometric design of safety centres on passenger ships (Agendapunkt 16)

Dette agendapunktet har sitt opphav i arbeidet med sikkerhet på passasjerskip. Det var imidlertid ingen dokumenter å behandle så det ble oppfordret til å sende inn dokumenter til NAV 54. CLIA antydet at de ville sende inn et dokument til neste møte i NAV.

o) Casualty analysis (Agendapunkt 17)

Ingen dokumenter.

p) Consideration of IACS unified interpretations (Agendapunkt 18)

Under NAV 52 ble det enighet om fortolkning som skulle klargjøre anvendelsen av regel 23(a) og 27(b) I COLREG, samt seksjon 3(b) og 9(b) i annekset til COLREG.
Under behandlingen i MSC 82, ble det fra enkelte administrasjoner hevdet at fortolkningen gikk lenger enn COLREG, og utkaste til MSC sirkulær ble returnert til NAV 53.

Norsk posisjon: Norge støtter krav om duplisering av navigasjonslys, men kan være enig i at fortolkningen går lenger enn COLREG.

Utfall:
Sirkulæret ble revidert og ”krav” om duplisering tatt ut. Oversendes MSC 84 for godkjenning.

q) Work programme and agenda for NAV 54 (Agendapunkt 19)

Arbeidsprogrammet ble justert basert på vedtak under MSC 82 (7 nye punkter ble satt på NAVs arbeidsprogram) og progresjonen under NAV 53. Foreløpig agenda for NAV 54 ble satt opp.

Det ble indikert følgende arbeidsgrupper på neste møte

- Ship’s routeing
- Technical matters
- E-navigation

h) Election of chairman and vice-chairman for 2008 (Agendapunkt 20)

Mr. K. Polderman (Nederland) og Mr. M. Sollosi (US) ble gjenvalgt som henholdsvis formann og viseformann for NAV for 2008.

i) Any other business (Agendapunkt 21)

Revised Performance Standards for ECDIS

NAV har fått i oppdrag å se på om det kan inkluderes krav til standard utforming av kontroller, navn og symboler på kontroller og output på display for hver kontroll.

Utfall:
Det ble konkludert med at det pågår mye arbeid på området bl.a. innenfor INS og IBS og E-navigasjon. Det er derfor prematurt å se på endringer av standarden før utviklingen i pågående arbeid foreligger.

Guidance on providing safe working conditions for securing of containers.

Underkomiteen noterte seg DSCs arbeid med dette, men fant at det ikke var navigasjonsrelatert.

Consideration of the need for a presentation symbol for AIS-SART

IEC informerte om at de allerede har utviklet symboler for AIS SART og AIS aids to navigation. Disse vil bli lagt fram for NAV 54 slik at de kan inkluderes i SN/Circ.243.

Review of the amendments to the MODU Code

Underkomiteen vurderte forslagene fra DE relatert til navigasjon og fant disse riktige.

Amendments of the Performance Standards for VDR and S-VDR

Underkomiteen noterte seg at Tyskland har et forslag til nytt punkt på NAVs arbeidsprogram vedrørende dette. Forslaget skal behandles på MSC 83.

Progress on Standards published by the IEC – VDR and AIS

Underkomiteen noterte seg oppdateringen på framgangen i arbeidet med ulike IEC standarder og ba IEC om å holde underkomiteen underrettet om framgangen med nye oppdateringer.

Prevention of maritime accidents due to driftwood

Underkomiteen støttet Japans forslag om å understreke informasjonsplikten i SOLAS regel V/31 I form av et MSC sirkulære. Utkast til MSC sirkulære ble utarbeidet og oversendes MSC 84 for godkjennelse.

Øvrige saker/dokumenter under dette agendapunktet ble notert som informasjon.

Tentativ dato for NAV 54 er satt til 30. juni – 4. juli 2008

Haugesund 15 oktober 2007

Turid Stemre
Delegasjonsleder